ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 47. Rok wydania szósty. | TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 30 grudnia 1927 r. | Ogólnego zbioru Nr. 198

„Żeglarz Polski" rozpoczyna 7-my rok istnienia.

Pierwszego stycznia 1922 roku ukazał się w Gdańsku pierwszy numer „Żeglarza Polskiego", który rozpoczął swe istnienie jako miesięcznik. W owym czasie flota handlowa polska składała się z jednego statku „Kraków" Sp. z o. p. Sarmacja. Był to parowiec drewniany, który niebawem, w lutym 1922 roku, zatonął w Kattegacie, uszkodzony przez mocną krę.

Rok 1922 jednak był jeszcze względnie korzystny dla spraw naszej żeglugi. Towarzystwo „Sarmacja" przejściowe nabyło 4 statki, w tymże roku uruchomione zostały statki przybrzeżnej żeglugi B-ci Leszczyńskich w Gdańsku: „Monika" i „Gryf".

Po chwilowem jednak ożywieniu nastąpił znów zastój, wobec słabego zainteresowania ze strony czynników rządowych i społecznych dla sprawy morskiej, oraz wobec trudności stawianych w Gdańsku i z powodu nierozwinięcia własnych portów w Gdyni i Tczewie.

Upłynęły po sobie trzy lata zastoju, w końcu których nastąpiło ożywienie w roku 1926 przez intensywną budowę portu w Gdyni i sytuację eksportową dla węgla wywołaną przez wojnę celną z Niemcami i strajk angielski. Korzystna konjunktura została odpowiednio wyzyskana przez założenie państwowej Żeglugi Polskiej, tak towarowej jak też przybrzeżnej, oraz powstanie „Żeglugi Wisła-Bałtyk" w Tczewie. Dziś sprawy nasze żeglugowe nabrały odpowiedniego rozmachu i niema obawy ażeby rozwój żeglugi morskiej pod własną banderą mógł być ponownie wstrzymany.

Istnieje wszelkie prawdopodobieństwo, że tonaż polski podwoi się w roku 1928 w trzech istniejących dziś towarzystwach żeglugowych.

Oglądając się wstecz na lata zastoju 1923—1925 stwierdzić wypada że „Żeglarz Polski" istniał i przetrwał te czasy trudne szczęśliwie, oświetlając zagadnienie żeglugi i informując w sprawach bieżących portów i żeglugi morskiej i rzecznej.

Mimo nadzwyczaj niepomyślnych warunków pismo wykazywało stały rozwój od pierwszego dnia istnienia aż do chwili bieżącej.

W roku 1924 i 1925, w pierwszej jego połowie, „Żeglarz Polski" był tygodniowym dodatkiem do „Kurjera Gdańskiego". W drugiej połowie 1925 roku „Żeglarz Polski" był już samodzielnem pismem, ukazującym się jak i obecnie 4 razy w miesiacu, liczył jednak zaledwie 4 strony.

W roku 1926 liczył on już 6 stron, w roku 1927 do maja 8 stron, a od maja 1927 roku 12 stron tekstu. Od 1. I. 1928 roku numery zawierać będą od 12—16-u stron, a prócz tego wypuszczany będzie szereg dodatków bezpłatnych w formie broszur, wysyłanych stałym prenumeratorom.

Jednocześnie przystępujemy do wydania angielskiego „Żeglarza Polskiego" mającego na celu informować zagranicę o naszych sprawach portowych i żeglugowych.

Prócz tego dla celów i potrzeb instytucyj, firm i osób zainteresowanych w handlu morskim i żegludze zaczęliśmy wydawać codzienny „Express Handlowo-Portowy", zawierający zaledwie z kilkugodzinnem opóźnieniem dane o ruchu statków w Gdyni, Gdańsku i Tczewie, ruch na Wiśle, wodostany rzek polskich, przeładunek kolejowy w portach, dane meteorologiczne i hydrograficzne, statystykę towarową.

Istnieje zamiar przekształcić codzienne komunikaty te w kwietniu br. na codzienny kurjer portowy i gazetę nawigacyjną, które zaspakajałyby potrzebę szybkich informacyj, dotyczących naszego życia portowego i żeglugowego.

Hasłem wydawnictwa jest: iść naprzód **przed** powstaniem odpowiednich potrzeb, wywołując je i zaspakajając w miarę możności **już przy ich powstaniu.**

W ten sposób możemy mieć pewność, że faktycznie popieramy rozwój naszej sprawy morskiej i służymy do przyspieszenia jej rozwoju.

Przyjaciołom pisma i wszystkim czytelnikom naszym, którzy z wyrozumieniem usprawiedliwiają ten nasz niekiedy bardzo niedoskonały **pierwszy wysiłek** wyrażamy tu serdeczne podziękowanie za stałe czytelnictwo i stałe poparcie, którego zawsze doznawaliśmy z ich strony.

Niejednego cośmy zapowiadali nie mogliśmy wykonać tak jakeśmy się spodziewali. W dostawie pisma powstawały nieraz niedokładności, w większości wypadków jednak ujemne te zjawiska nie zależały od nas.

Wystarczy powiedzieć, iż w ostatnim czasie w Gdańsku coraz trudniej jest o zdobycie danych dotyczących ruchu towarów. Istnieje faktyczna **obawa przed konkurencją statków polskich**, która utrudnia rozwój naszego działu statystyki bieżącej. W związku z tem nie mogliśmy należycie rozwinąć zapowiedzianego działu „Morski ruch towarowy", który jednak powinniśmy utrzymać, nanowo zdobywając cofnięte ze strony prywatnych firm gdańskich dane krok za krokiem.

Rozpoczynamy więc siódmy rok istnienia z zamiarem dalszego udoskonalenia pisma, licząc oczywiście jak i przed tem na istniejące poparcie i sympatję dla pisma i jego celów wśród szerokiego już dziś grona naszych Szanownych Czytelników.

O granice morza Bałtyckiego.

Angielski Lloyd zwrócił się z zapytaniem do królewskiego towarzystwa geograficznego w Anglji o określenie granicy Bałtyku, oczywiście na wodach wejściowych. Określenie takie ma zasadniczo poważne znaczenie prawne dla rozróżnienia uprawnień w żegludze, przepisowej linji zanurzenia z ładunkiem i innych warunków rozmaicie określanych dla Bałtyku i nie-Bałtyku. Ważne jest wiedzieć w każdym poszczególnym wypadku, kiedy statek już się przestaje znajdować na wodach Bałtyku.

Sekretarz towarzystwa geograficznego tak odpowiedział na zapytanie: „Nie sądzę, ażeby granice Bałtyku mogły kiedykolwiek jasno być określone. Niemniej jednak, o ile weźmiemy Baltic Pilot tom I. to można wywnioskować, że Sund według zwyczaju przyjętego przez administrację angielską nie należy do właściwego Bałtyku. Istotnie czyta się tak:

„Kattegat, Sund i Belty i inne cieśniny prowadzące do Bałtyku."

Sprawa ta nabrała również znaczenia politycznego. Duńczycy jak wiadomo pogłębiają obecnie dojazd Sundu (cieśnina 30-o stopowa) dla ułatwienia przejście jak największych okrętów. Oczywiści chodzi tu o względy komunikacyjno-handlowe, gdyż Kopenhaga stara się zapewnić sobie ruch największych okrętów i nie dać się osłabić w konkurencji Sundu z kanałem Kilońskim.

Prasa jednak niemiecka dopatruje się w pogłębianiu tem naruszenia praw Rosji i Niemiec (!!). Niemcy bowiem wyznający na morzu Północnem zasadę wolności mórz, na Bałtyku wyznają zasadę morza zamkniętego, pragnąc traktować Bałtyk jako morze niemiecko-rosyjskie.

Oczywiście niezależnie od tego, że fantastyczna ta koncepcja mogłaby mieć powodzenie tylko w razie nadzwyczajnego wzmocnienia obu tych państw, w interesie ogólnym jest, ażeby cieśnin prowadzących do Bałtyku nie liczono do wód bałtyckich. Leży to w interesie Polski jak również wszystkich państw bałtyckich z wyjątkiem dwuch wyżej wymienionych, gdyż zabezpiecza bliższy i swobodniejszy kontakt z wodami otwartemi, których wolności już nikt kwestjonować nie może.

Wobec tego, że po obu brzegach Sundu leżą różne państwa — Danja i Szwecja — cieśnina ta nie stanowi wód terytorjalnych mimo swej wąskości, lecz drogę międzynarodową na tych samych prawach jak wody otwartego morza. Wody Wielkiego Beltu również są drogą międzynarodową, chociaż oba brzegi jego należą do Danji. Szerokość Wielkiego Beltu jest jednak znaczna i pomiędzy dwoma pasami wód terytorjalnych istnieje pośrodku przejście na prawach drogi międzynarodowej.

W rzeczywistości nauka określa dziś granice nie konwencjonalnie jak kilkadziesiąt lat temu, np. od tego a tego południka, lecz na podstawie fizycznej — układach naturalnych. Pod tym względem szczególnie trudno jest oddzielić Bałtyk od położonego przed nim morza Północnego, które samo ma na północy nieokreślone granice.

Główne dwie właściwości Bałtyku różniące go od wód więcej otwartych są: mniejsza słoność i opadanie powierzchni w kierunku cieśnin wejściowych. Obie te właściwości są związane ze sobą i zależą od nadmiaru opadów nad dorzeczami rzek bałtyckich i samym Bałtykiem, oraz płytkości cieśnin wejściowych nie pozwalających na przedostanie się dołem większej ilości cięższej słonej wody.

Najniższy poziom i największa słoność na Bałtyku znajduje się na linji cieśnin wejściowych, najmniejsza słoność i najwyższy poziom — w zewnętrznych rogach zatok Botnickiej i Fińskiej — przed ujściami rzek Torneo i Newy.

Można więc Bałtyk uważać za rodzaj rzeki płynącej na zachód lub raczej rodzaj lejku ujściowego przesłoniętego od Kattegatu Makrodeltą (olbrzymią deltą) duńską. Nie koniec na tem, bo Kattegat ma jeszcze właściwości baru położonego przed deltą, a więc płytkiego, mającego wody o słoności pośredniej pomiędzy słonością dalszych więcej otwartych wód, a słonością samego Bałtyku.

Dzięki osłonięciu tego baru od zachodu półwyspem Jutlandzkim ma on charakter niejako przedsionka właściwego Bałtyku otwartego na północ i dopiero od linji przyladek Skagen—Oslofiord rozpoczyna się właściwa sieć północno-morska, a raczej nawet atlantycka — Skagerrak. Jest ona otwarta w kierunku zachodnim, w północnej części nadzwyczaj głęboka a słonością zbliżona jest do słoności północnego Atlantyku.

Wobec sztuczności otworu Północnego morza, którego granice na północ są nieokreślone, oraz więcej oceanicznego charakteru Skagerraku aniżeli morza Północnego lepiej i właściwiej jest uważać, iż Skagerrak łączy Bałtyk wprost z Atlantykiem, a nie z płytkiemi zasłoniętemi od Bałtyku Jutlandją wodami właściwego morza Północnego.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Nadzwyczajne ożywienie poświąteczne w porcie gdyńskim. W porcie zapanowało po świętach niezwykłe ożywienie. Dwanaście statków oczekiwało na redzie wprowadzenia do portu. Ten ruch tłómaczy się częściowo ogłoszeniem w Gdańsku przez Radę Portu z dniem 19 grudnia wysokich opłat dodatkowych dla statków za łamanie lodu. W Gdyni lodu obecnie niema nawet w wewnętrznym basenie, gdzie jeszcze tydzień temu łamał lód holownik „Ursus".

30-go grudnia oczekiwany jest w porcie parowiec angielski Kolpino linji Ellermann Wison; zabierze on 200 pasażerów do Anglji. W nocy z 30-go na 31-go przybyć ma z Hawru francuski parowiec Pologne z 5 pasażerami i 19 t. mieszanego ładunku; zabierze on również większą ilość pasażerów do Francji.

Nowe zamówienie na statki „Żeglugi Polskiej". P. P. „Żegluga Polska" w dążeniu swojem do programowego rozwoju przystępuje obecnie do wstępnych pertraktacji o nabycie jednego statku towarowego o pojemności około 5000 ton, który przeznacza się dla przewożenia ładunków z Polski do portów morza Śródziemnego i z powrotem.

Linja komunikacyjna na morze Śródziemne była dotąd dorywczo obsługiwana przez jeden tylko statek przedsiębiorstwa „Warta". Za względu na doniosłe znaczenie bezpośredniego połączenia Gdyni z portami na morzu Śródziemnem, oraz wzrastający obrót towarowy, zebranie Rady Nadzorczej P. P. „Żegluga Polska" uchwaliło nabyć niezwłocznie potrzebny statek z pośród sprzedawanych przez zagraniczne przedsiębiorstwa. Budowa odpowiedniego statku wymagałaby około 9 miesięcy — okres czasu zbyt długi, któryby niezawodnie mógł ujemnie wpłynąć na przyszły normalny rozwój tej linji komunikacyjnej.

Jednocześnie P. P. „Żegluga Polska" miało sposobność zbadać nadesłane na jej propozycję oferty osiemnastu rozmaitych stoczni na budowę dwóch statków pasażerskich przeznaczonych dla kursowania miedzy Gdańskiem a przystaniami na wybrzeżu. Najwięcej odpowiednią okazała się oferta Angielskiej Stoczni Palmers'a, która podjęła się wybudować dwa potrzebne statki w ciągu pięciu miesięcy, czyli zabezpiecza przedsiębiorstwu możlowiść utrzymania komunikacji na Wybrzeżu już w lecie roku przyszłego w ramach według przewidzianego i opracowanego programu w myśl wymagań publiczności, która objawia coraz większe dążenie spędzania letnich wywczasów nie w Gdyni, lecz w miejscowościach położonych na Helskim półwyspie.

Zamawiane przez przedsiębiorstwo statki pasażerskie będą mniejsze niż zbudowane w roku ubiegłym na Stoczni Gdańskiej, znane już szerokiej publiczności statki „Gdańsk" i „Gdynia", lecz będą posiadały większą szybkość. urządzenia zaś na nich będą prawdziwym wyrazem ostatniego słowa techniki.

Nowa linja okrętowa z Gdyni. Świeżo zorganizowana została stała linja okrętowa pomiędzy Zachodnią Szwecją a Gdynią via Lubeka i Szczecin.

Ruch na tej linji będzie utrzymywało Norweskie T-wo Det Stavangerske Dampskibsselskab, którego przedstawicielstwo na Polskę ma Polsko-Szwedzkie Tow. Żeglugowe (Shipco).

Parostatki będą kursowały co dwa tygodnie. Zanim jednak będzie podany do publicznej wiadomości stały rozkład ruchu, zainteresowane firmy będą zawiadamiane o odejściu parostatku na 10 dni naprzód.

Sprostowanie. W wiadomości „Naszej Kroniki Portowej" w poprzednim numerze dodaliśmy wiadomość o ładowaniu Torunia węglem z nabrzeża w basenie wewnętrznym. Wiadomość jest o tyle nie ścisła, że przy tem ładowaniu nie stosowano nowych kranów brzegowych, lecz ładowano środkami statkowemi.

Godne jest przy tem zaznaczeniu, że przy tem nabrzeżu bardzo niewiele brakuje uruchomienia, jak kranów, tak też wodociągów. Kosztem niewielkim mogłyby krany otrzymać energię elektryczną, magazyn zaś i statki wodę. Wobec znaczenia jakiego nabrało to miejsce przeładunkowe w ostatnim czasie, oraz braku jeszcze specjalnej szkuty wodnej w porcie niewykończenie instalacji wodociągowej w tem miejscu należałoby uważać za zjawisko przejściowe mające być usuniętem w każdej chwili, tembardziej, że wymagałoby ono wydatku bardzo nieznacznego.

Hamburski „Bugsier" podnosi dragę w porcie gdyńskim. 30-go grudnia przybyły na redę gdyńską z Hamburga holowniki niemieckie Enak i Seeadler z lichtugami Kraft i Wille. Lichtugi mają służyć do podniesienia dragi holenderskiej Normaliseering, która zatonęła przy wejściu do portu wojennego.

Zwolnienie parowca niemieckiego „Sachsen". Zwolniony został za złożeniem 7 000 złotych odszkodowania niemiecki parowiec przybrzeżnej żeglugi „Sachsen", którego kapitan przewrócił na redzie gdyńskiej łódź z kilkunastoma pasażerami latem b. r.



Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. Okres świąteczny wyraził się w życiu portowem osłabieniem ruchu statków o jakieś 20 % zwykłego tonażu tygodniowego. Weszło do portu w tygodniu 105 statków morskich, w tej liczbie próżnych 69, z drobnicą 22, z pasażerami i drobnicą 4, z żelastwem 2, oraz po 1. z rudą żelazną, węglem, fosfotami, celulozą, drzewem, śledźmi, świeżemi śledźmi, częściowym ładunkiem cukru. Część tych statków zawinęła tu jako do portu ukrycia. — Wyszło w tygodniu z portu 126 statków morskich, wobec czego przepełnienie portu się zmniejszyło w okresie świątecznym. Wśród statków na wyjściu było 50 z węglem, 27 z drobnicą, 16 z drzewem, 16 próżnych, 4 z pasażerami i drobnicą, 3 z podkładami, 3 z cukrem, 2 z solą potasową, oraz po 1: z cementem i drobnicą, z cementem, z celulozą, z drzewem i drobnicą, ze spirytusem. — Przeładowano w tygodniu towarów z kolei na eksport: węgla 4 917 wagonów (92 872 t.), drzewa 901 wag., zboża 290 wag., cukru 226 wag., innych towarów 1 139 wag. Ze statków na kolej przeładowano w tygodniu: rudy 323 wag. (5 255 t.), złomu żelaznego 170 wag. (3200 t.), nawozów sztucznych 291 wag. (4 595 t.), innych towarów 383 wag. (4 865 t.).

Z dniem 24-go grudnia Rada Portu odwołała dodatkowe opłaty za łamanie lodu w porcie, które niekorzystnie wpłynęły na ruch portowy.

Pasażerski ruch via Gdańsk drogą morską był wyjatkowo w tym tygodniu znaczny na wejściu, nikły zaś na wyjściu. Przyjechało statkami 140 osób, przeważnie z portów angielskich i Kopenhagi, odjechało zaledwie 20 pasażerów, w tem 12 do Lipawy i 8 do Kopenhagi.



Port Tczew i Wisła Morska wolne od lodu. Na skutek pracy trzech łamaczy lodu dla Wisły cały bieg rzeki od ujścia aż do Tczewa i jeszcze 16 kilometrów wgórę Wisły został zwolniony od lodu. Wiatr północny utrudnia jedynie odpływ kry w ujściu. Gdyby wejście od strony morza było należycie zabezpieczone przy pomocy ... zimowych żegluga morska do Tczewa nawet przy najsilniejszych mrozach byłaby możliwa.

Nowiny żeglarskie.

Zatoka Gdańska Port Gdynia.

Podaje się do wiadomości, że dnia 17 b. m. 1927 r. na końcu przystani pasażerskiej w Gdyni zostało ponownie zapalone światło zielone stałe, na wysokości 4 mtr. nad poziomem morza i widoczne pół mili morskiej.

POZYCJA: 54° 31' 13" N.
18° 33' 17" Ost.

WYPADKI MORSKIE.

Elster. Parowiec niemiecki Elster, który się znajdował w drodze do Wyborga doznał awarji steru w pobliżu Hoglandu. Łamacz lodu odprowadził parowiec do Kotki.

Titania. Motorowiec norweski Titania został zdjęty z mielizny w pobliżu Gefle przy pomocy parowców ratowniczych.

O zapewnienie ruchu statków morskich do Tczewa w zimie.

Ciężkie warunki żeglugi zimowej na Wiśle Morskiej, — kra, brak znaków pływających w ujściu zdaje się wywołują konieczność przerwania tej żeglugi.

Naprawdę, Żegluga Wisła-Bałtyk przeniosła swój punkt przeładunkowy do Gdańska, jednak towarzystwo to napotyka na wielkie trudności. Kontyngens eksportowy dla węgla na port gdański jest podzielony i nawet przy zapewnieniu dodatkowych pociągów dla Wisły-Bałtyk następują odwołania itp. Towarzystwo tczewskie musi więc ponosić duże straty i nawet nosi się z zamiarem trudnić się w zimie przewozami ładunków między obcemi portami.

Byłoby to dużą stratą dla naszej sprawy eksportowej i niewątpliwie musiałoby być uważane za zjawisko nienormalne.

W czasie, gdy tczewskie środki przeładunkowe dla węgla dziś już znakomicie urządzone pozostawałyby nadal niewyzyskane, statki polskie, rezygnując ze zwiększenia eksportu ze stratami wcziłyby obce ładunki pomiędzy obcemi portami!

Jedynem wyjściem z sytuacji jest jednak uruchomienie w całej pełni zimowej żeglugi do Tczewa.

Sytuacja przedstawia się obecnie dla żeglugi morskiej z Tczewa nader korzystnie. Niema lodu na Wiśle Morskiej. Powyżej Tczewa rzeka stoi, chroniąc cały przyujściowy odcinek od pochodu lodu. O zamarznięciu tego odcinka nie może być mowy.

Wieloletnia obserwacja wskazuje, że przy tych warunkach nawet bardzo silne mrozy nie mogą stworzyć tu przeszkód dla żeglugi.

Jedyną i to bardzo poważną przeszkodą jest niska woda. Konieczność doładowywania lichtug ze statków rzecznych w przyujściowym odcinku stwarza dodatkowe konta, których wytrzymać żegluga tczewska bez jakiegokolwiek poparcia, oczywiście, nie może.

Konieczna jest specjalna premja za przeładunek dodatkowy ze statku rzecznego na lichtugę morską, obliczony od tony, lecz wyłącznie w okresach, gdy woda opada poniżej plus 50 na wodowskazie w Tczewie.

Wyznaczenie takiej premji zapewni wznowienie ruchu lichtug na Wiśle Morskiej, odciąży od Gdańska eksportowe dodatkowe pociągi Wisły-Bałtyk, zwiększy ogólną kwotę eksportowanego węgla, pozwoli wykorzystać w najtrudniejszym okresie unieruchomione urządzenia przeładunkowe w Tczewie i unieruchomione lub eksploatowane ze stratą morskie lichtugi polskie.

Zapewnienie ciągłości ruchu morskiego do Tczewa, a nie subwencjonowanie określonego przedsiębiorstwa winno być celem tej specjalnej premji, ustanowienie której uważać można za niezbędne i pilne.

Bandery statków.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 13. 12. 1927 ogłoszone w nr. 115 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 28 grudnia zawiera następujące postanowienie dotyczące bander i znaków flagowych statków wojennych i handlowych:

Art. 6. Flagą marynarki wojennej jest bandera wojenna czyli płachta o barwach państwowych z wcięciem trójkątnem od strony przeciwległej do drzewca. W środku białego pasa w połowie odległości od drzewca do wcięcia umieszczony jest herb państwowy. Stosunek szerokości od długości bandery wynosi 5:10½. Głębokość wcięcia wynosi połowę szerokości. Wysokość herbu państwowego w stosunku do szerokości bandery wynosi 2:5 (wzór nr. 4).

Art. 9. Flaga forteczną i proporcem marynarki wojennej jest płachta o barwach państwowych z krzyżem kawalerskim pośrodku, którego ramiona położone w białym pasie są czerwone, zaś ramiona położone w czerwonym pasie białe. Pośrodku krzyża na okrągłej tarczy czerwonej znajduje się ramię zbrojne, zwrócone mieczem od drzewca. Stosunek szerokości do długości wynosi 5:6, wysokość krzyża kawalerskiego w stosunku do szerokości chorągwi 4:5 (wzór nr. 6).

Art. 10. Znakiem okrętów wojennych, będących w kampanji i pod dowództwem oficera marynarki wojennej, jest wstęga o barwach państwowych z głębokiem wcięciem na końcu oraz krzyżem kawalerskim przy drzewcu o barwie podwójnej (jak w art. 9,), lecz bez ramienia zbrojnego. Stosunek szerokości do długości znaku wynosi 1:25, wysokość krzyża kawalerskiego w stosunku do szerokości znaku 1:2 (wzór nr. 7).

Art. 11. Inne znaki wojskowe, używane przez armję lądową lub marynarkę wojenna, ustali rozporządzenie wykonawcze Prezydenta Rzeczypospolitej.

Art. 12. Banderą handlową morską jest płachta o barwach państwowych. W środku białego pasa umieszczony jest herb państwowy. Stosunek szerokości do długości wynosi 5:8, wysokość herbu państwowego w stosunku do szerokości bandery 2:5 (wzór nr. 8).

Art. 13. Dla wszelkich niewojennych statków państwowych ustanawia się taka samą banderę, jak w art. 12, a nadto osobna białą flagę, zakładaną w czasie pełnienia służby, z godłem ministerstwa, w dyspozycji którego statek się znajduje. Godła ministerstw, względnie poszczególnych ich działów ustanawia Rada Ministrów na wniosek właściwego ministra, przedstawiony w porozumieniu z Ministrem Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego.

Art. 14. Flagą statków handlowych żeglugi śródlądowej jest płachta o barwach państwowych. Stosunek szerokości od długości chorągwi wynosi 5:8.

RECENZJE.

Nowy, grudniowy zeszyt „Morza" ukazał się w druki i zawiera treść następującą: Wołanie przeszłości, — Zwycięstwo polskiej armaty pod Oliwą, — Adam Uziembło. Wojny szwedzkie i flota polska za króla Zygmunta III. — Stefan Trojanowski. Z dziejów dawnej floty polskiej. Fajka i morze T. Stecki. Ekonomiczne wyzyskanie wybrzeża w zakresie rybołóstwa morskiego Prof. Michał Siedlecki. Organizacja rybołóstwa morskiego S. J. Rozwój niemieckiej sieci morskiej S. Kosko. — Budujmy morską armatę. — Henryk Tetzlaff. — Echa uroczystości w Caen. Kronika marynarki wojennej państw obcych J. B. — Aparaty podsłuchowe J. B. — Pierwszy polski holownik morski. — Tegoroczne podróże szkolne „Lwowa" T. Szczygielski. — Jak „Lwów" witał na morzu prochy J. Słoweckiego R. S. — Dzień grozy K. M. Staniukowicz. — O naszym yachtingu morskim Marjusz Zaruski. — Zatonięcie holownika „Górnik". — Kronika.

Numer jest, jak zwykle zeszyty „Morza", bogato ilustrowany i gorąco polecić możemy Naszym Czytelnikom zaznajomienie się z jego treścią.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Dowóz świeżej ryby w okresie przedświątecznym zmniejszony z wyjątkiem jedynie liczniejszych partyj łososia z Helu.

Osłabienie dowozu zagranicznego tłumaczy się burzliwą pogodą, która się odbiła na połowach szwedzkich i duńskich. Ceny na rybę słodkowodną były wysokie. Między cenami na łososia helskiego a łososia wiślanego była wielka różnica, gdyż pierwszy był duży, wiślany zaś mały lub najwyżej średniej wielkości, jednak wyższej jakości.

Płacono za łososia bałtyckiego 2,— gld. za funt, za wiślanego 2,50 gld. do 3,— gld., za świeże śledzie 0,15—0,20 gld. za funt, za szproty, których było bardzo mało 0,15—0,20 gld., za świeże węgorze 2,50 gld., za szczupaki 1,70—2,00 gld. za sandacze 1,60, za karpy 2,— gld. Za wędzony towar płacono: za węgorze 4,—, za łososie 4,— do 4,50 gld., za flądry 1,30—1,50, za minogi 2—2,50 gld., za szproty 0,50 gld.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

15 grudnia:
niem. par. **Rita Larsen** 295 z Tallinnu 524/1 beczek.

22 grudnia:
norw. par. **Spuro** 267 z Koperviku 3984/1 i 502/2 beczek.

23 grudnia:
niem. par. **Hanna Hölken** 287 z Lowestoftu. 1567/1 i 514/2 beczek.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 23 listopada do 20 grudnia zawinęły do portu 63 statki o łącznej ładowności 24 008 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 6 834 ton ładunku mieszanego, 2 235 ton koksu, 5 795 ton węgla polskiego, 75 std., 40 sążni i 770 ton drzewa, 1 100 ton superfosfatów, 170 ton cegły wapiennej 881 zwykłej cegły, 80 ton starego żelaza, 900 ton soli, 114 ton cukru, 633 ton cementu, 9 -335 beczek śledzi, 1 030 ton żelaza. 11 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 56 statków o łącznej ładowności 25 502 t. r. nr., które wywiozły 6 759 ton ładunku mieszanego, 2 000 ton koksu, 1 319 ton cegły, 1 400 ton nafty, 520 ton cementu, 1 323 standartów dyli, 853 standartów drzewa, 307 standartów kopalniaków, 700 ton superfosfatów. 14 statków wyszło próżnych i pod balastem.

FINLANDJA.

Zjazd żeglugowy w Helsingforsie. W Helsingforsie odbył się dopieroco zjazd przy udziale około 200-u delegatów z kół żeglugowych i handlowych. Zjazd uchwalił, iż pożądane jest zniesienie ceł nie tylko na statki nowe, budowane lub nabywane zagranicą, lecz również na naprawy i udoskonalenia statków przeprowadzane zagranicą. Ażeby uniknąć kryzysu na stoczniach fińskich zjazd wypowiedział się w tym sensie, że cła pobierane obecnie na materjały budownictwa morskiego i części maszyn sprowadzane przez stocznie winny by również być zniesione. Prócz tego zjazd wysunął projekt systemu subwencyj dla konstruktorów statków, którzyby mieli otrzymywać premje oparte z jednej strony na pojemności brutto statku budowanego, z drugiej strony na mocy jego maszyn w K. M. Podobno rząd fiński ma być przychylny do uchwał kongresu i gotów jest wprowadzić w życie wypracowany przez zjazd wzór dla obliczenia premji za budowę statków w Finlandji.

Zjazd zajął się również sprawą zimowej nawigacji i uchwalił, iż pożądana jest nieprzerwana praca 6-ciu rządowych łamaczy lodów ażeby utrzymać żeglugę zimową do Finlandji. Abo i Hangö powinny być utrzymywane w otwartym stanie przez całą zimę, Helsingfors, Kotka, Mantyluoto, Raumo tak długo, jak tylko jest możliwe.

JUGOSŁAWJA.

Tonaż Jugosławji. Marynarka handlowa Jugosławji liczyła na początku 1926 roku 138 parowców o łącznej pojemności brutto 159 062 t. Od tego czasu jednak flota handlowa dalej skutecznie się nie rozwijała i dalsze zwiększenie floty zostało zahamowane. Co do składu floty pod względem wielkości statków było z powyższych 138-u parowców o tonażu ponad 4 000 ton - 10 od 2—4 000 ton — 23, od 500—2 000 ton — 24, od 100—500 ton — 62 i poniżej 100 ton 19 statków.

Rząd jugosłowiański subwencjonuje jedynie parowce obsługujące miejscowe linje dalmatyńskie, przewóz pasażerów i poczty na tych linjach. W żegludze linjowej zagranicznej towarzystwa żeglugi nie otrzymują żadnej subwencji, to samo parowce nieregularnej żeglugi zagranicznej. Również niema subwencji na budowę nowych statków, ani na nabycie już gotowych statków.

W składzie floty jugosłowiańskiej rzuca się w oczy liczność grupy statków od 100—500 ton brutto pojemności. Są to statki kabotażowe, utrzymujące żeglugę wzdłuż wybrzeża. Ruch ten ma dla Jugosławji pierwszorzędne znaczenie, gdyż wobec trudności terenowych wzdłuż linji brzegu niema kolei, którąby łączyła ze sobą liczne miasta i osady. Prócz tego wzdłuż wybrzeża ciągną się liczne wyspy, obsługiwane również wyłącznie przy pomocy parowców.

DANJA.

Most na Małym Belcie. W pierwszych dniach stycznia plany projektowanej budowy mostu przez Mały Belt zostaną wysłane przedsiębiorcom, którzy się zgłosili do submisji na jego budowę.

ANGLJA.

Muzeum angielskiej marynarki. Dzięki zabiegom Society for Nautical Research (towarzystwo dla badań nautycznych) muzeum marynarki angielskiej zostanie wkrótce powiększone o gmach Royal Hospital School w Greenwich, która została przeniesiona gdzie indziej. W nowym gmachu admiralicja zamierza eksponować profile i plany statków zbudowanych dla marynarki królewskiej (wojennej) od połowy 17 wieku. Muzeum będzie posiadać również modele statków wojennych od Devatation do Dreadnought. Specjalne urządzenia i pomieszczenia poświęcone będą marynarce handlowej.

Prócz tego muzeum, sprawom wojennym poświęcony jest muzeum w Whitehal, natomiast muzeum w Greenwich sporo miejsca udziela również marynarce handlowej.

Bandera morska Palestyny. Admiralicja angielska ma ogłosić dekret o zastosowaniu dla statków palestyńskich czerwonej bandery z napisem „Palestyna" na tle białego koła.

HISZPANJA.

Projekt wolnego portu w Barcelonie. W Barcelonie utworzyło się konsorcjum dla budowy portu wolnego. Przedsiębiorstwo to ogłosiło konkurs na projekty, który ma być zamknięty 31 stycznia.

TURCJA.

Ulepszenie w porcie Konstantynopola. Od trzech lat pracuje w porcie konstantynopolskim komisja specjalistów mająca za wyłączne zadanie ulepszenie portu. Dzięki zabiegom tej komisji zdecydowano stworzyć tu strefę wolną tranzytową. Sprawa składów tranzytowych i magazynowych jest na pomyślnj drodze. Kierownictwo handlu morskiego zamierza znieść istniejące obecnie cumowanie się przy bojach i zastąpić je przystaniami pływającemi ustawionemi wzdłuż nabrzeży i zaopatrzonemi we wszystkie niezbędne urządzenia do przeładunku.

Doki marynarki wojennej oddane są obecnie również celom naprawy statków handlowych.

Dużem ułatwieniem dla żeglugi jest również przeniesienie kontroli wejściowej i wyjściowej w kierunku Czarnego morza z Kabaku do Bujukdere.

Rozwój ruchu portowego w liczbach potwierdza powrót życia w porcie do napięcia przedwojennego.

W roku 1919-ym tonaż statków, które weszły do portu w obu kierunkach wynosił zaledwie 2095 000 ton, w roku 1921-ym 5 329 000 ton, w 1923 8 291 000, w 1925-ym 10 084 000 ton, w 1926-ym 12 328 000 ton.

Ostatnia liczba daje się już porównać z liczbami z roku 1908-ego (13 000 000 ton) i 1914-ego (17 889 000 ton).

Mimo nienormalnych stosunków handlu z Rosją, jak widać, ruch Konstantynopola powraca do dawnych norm. Na Czarnem morzu ruch w kierunku portów rumuńskich i bułgarskich oraz portów wybrzeża Kaukazu jest bardzo ożywiony.

CHILI.

Subwencje dla statków wywożących nitraty. Dekretem prezydenta wyznaczono premję dla statków chilijskich wywożących saletrz zagranicę. Za wywóz do krajów Oceanu Spokojnego na południe od kanału Panamskiego płaci się 50 centavos, do krajów na północ od kanału Panamskiego po stronie pacyficznej do Kuby i Antylów 70 centavos, do krajów oceanu Atlantyckiego 1 peso, wszystko rozumie się za jeden kwintal metryczny czyli 100 kg.. Wartość jednego peso chilijskiego równo się 12-u centom Stanów Zjednoczonych.

KANADA.

Nowe urządzenia dla węgla w Wankuwerze. Jako port węglowy dla zaopatrywania statków Wankuwer ma pierwszorzędne znaczenie. Obecnie w North Wankuwer kosztem 250 000 dolarów powstały nowe urządzenia i składy do bunkrowania statków, które miały być uruchomione z dniem 1-go stycznia.

Urządzenia składają się z przystani o głębokości 35-u stóp przy nabrzeżu, w której można ładować węgiel z szybkością 200 ton na godzinę z magazynów, które mieszczą 45 000 ton węgla. Prócz tego urządzenia głównego będzie uruchomiona lichtuga dla węgla o pojemności 1 000 ton, która ładować

ma statki węglem w dowolnym punkcie portu z szybkością 250 ton na godzinę.

Rozwój Vancouveru jako portu. Świeżo wyszło sprawozdanie roczne portowej Vancouveru za rok 1926-y. Wykazuje ono nadzwyczajny wzrost ruchu tego portu w ostatnich dwu dziesięcioleciach. Wystarczy przytoczyć, że w roku 1909-ym port ten zwiedziło tylko 71 statków pełnego morza o łącznej ładowności 196 000 t. r. n., w roku 1926-ym zaś zawinęło do portu już 1071 statków morskich o łącznej ładowności 3 698 000 t. r. n. W stosunku do roku 1925-go ruch również wzrósł znacznie. Import towarów wzrósł z 4 681 000 ton na 5 814 000 ton. Eksport wzrósł z 2 000 000 ton na 3 358 000 ton czyli w jeszcze większym stopniu niż import.

Rozwój Vancouveru w ostatnim czasie tłumaczy się w pierwszym rzędzie przekopaniem kanału panamskiego. Przedtem cały eksport zbożowy Kanady kierował się ku portom atlantyckim. Po przekopaniu kanału droga koleją na Vancouver i następnie naokoło przez kanał panamski okazała się korzystniejsza przynajmniej dla zboża wychodzącego z zachodniego śpichrza zbożowego Kanady stanów Manitoba i Saskaczewan. Eksport zboża oraz posiadanie węgla i kopalni ropy wzdłuż wybrzeża zachodniego Ameryki Północnej przyciągnęły wogóle ruch do portu i obecnie Vancouver jest portem wyjściowem nietylko dla linij transatlantyckich przez kanał panamski, lecz również na Daleki Wschód i do Australji.

Jak wiadomo ruch ten coraz się ożywia, ilość linij na tym największym z oceanów szybko wzrasta i dlatego przed Vancouverem jako portem otwarta jest najświetniejsza przyszłość.

Wiadomości handlowo-portowe.

Opłaty za ładowanie węgla w Sztokholmie.

Związek armatorów szwedzkich (Swedish Shipewners Association) w okólniku z dnia 4 listopada zwraca uwagę, że przy ładowaniu węgla i koksu w porcie Sztokholmie w razie stosowania wielkich kranów z chwytaczami koszta przeładunku wynoszą 1,15 koron za tonę węgla i 1,62 koron za tonę koksu. Stosując jednak inne krany i chwytacze lub w razie wyładowania przy pomocy wind ceny wyładowania są: dla węgla 1,52 koron, dla koksu zaś 2,16 kor.

Armatorowie nie znający tych różnic taryfowych musieli dotąd płacić ceny wyższe na skutek dwuznaczności lub niewystarczających określeń umowy frachtowej.

Należy więc określać koszta wyładowania według mniejszej taksy stosowanej względem większych kranów z chwytaczami, lub wpisywać taksę działającą obecnie, czyli 1,15 kor. węgiel, 1,62 kor. za koks.

Służba łamaczy lodów na wybrzeżu szwedzkim.

Porty wschodniego wybrzeża Szwecji zwłaszcza na północ od Sztokholmu są dostępne w ziemie tylko przy pomocy łamaczy lodu, niektóre zaś zostają całkowicie zamknięte. Łamacze lodu nie zawsze utrzymują kanał dojazdowy w lodzie bez kosztów dla okrętu. Należy wiedzieć zgóry o tem, czy wypadnie płacić w każdym danym wypadku za usługę łamacza. Jeśli tak, to leży również zgóry wiedzieć kwotę którą wypadnie zapłacić. Bywały wypadki, że koszta łamania lodu sięgały 5 % frachtu, przez co czyniły cały transport nierentującym się.

Ruch przez szluzę Einlage w listopadzie i od początku roku.

Ruch przez szluzę Einlage wyraził się liczbą 537 statków o łącznej nośności 81 614 ton i 34 987 ton towaru na wejściu od portu gdańskiego i 462 statków o łącznej nośności 65 703 ton i 11 718 ton towarów na wyjściu z portu gdańskiego. W stosunku do poprzedniego miesiąca ruch na wejściu się zwiększył o jakieś 8 % co do tonażu statków i o całe 20 % co do ilości wwiezionych towarów do Gdańska. Na wyjściu natomiast daje się zauważyć zmniejszenie w stosunku do października tonażu statków o 20 % oraz przewiezionych towarów o 35 %.

Zjawisko powyższe — zmniejszenia ruchu na wyjściu i zwiększenia ruchu na wejściu tłumaczy się z jednej strony nastaniem okresu mrozów, które więcej i szybciej zahamowały ruch w górę rzeki, (czego część berlinek już nie ryzykowała) po drugie zwykle tonaż przed stanięciem nawigacji zajęty jest ruchem ku Gdańskowi ładunków cukru, oraz w mniejszem stopniu zboża, na skutek którego znaczny tabor w chwili pochodu lodów gromadzi się rokrocznie w Gdańsku.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

18 grudnia:
duń. par. **Bretland** 1 235 do Kopenhagi,
szw. par. **Gothem** 251 do Fredrikstadu,
fr. par. **Germinal** 1 165 do Bordeaux,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi.

19 grudnia:
duń. par. **Flinderborg** 858 do Bayonne,
est. żagl. z mot. **Wirumaa** 371 do Tallinnu,
norw. par. **Bruse** 1 010 do Oslo,
szw. par. **Askania** 404 do Malmö,
szw. par. **Carrie** 739 do Sztokholmu.

20 grudnia:
szw. par. **Inga** 714 do Gefle,
duń. par. **Dania** 1 390 do Norresundby,
niem. par. **Südsee** 1 040 do Bordeaux,
duń. żagl. z mot. **Amager** 60 do Skillinge,
szw. par. **Excelsior** 845 do Gefle,
łot. par. **Biruta** 1 091 do Rygi,
duń. par. **Scotia** 1 387 do Aarhus,
szw. par. **Frida** 365 do Karlshamnu.

21 grudnia:
wł. par. **Ansaldo Primo** 3 189 do Wenecji,
szw. par. **Nordöst** 628 do Göteborga,
norw. p. **Jotunsfjell** 1 306 do Kirkenes,
szw. par. **Elsie** 826 do Göteborga,
szw. mot. **Gallus** 223 do Göteborga,
szw. par. **Othem** 398 do Karlskrony,
niem. m. **Hartmuth** 203 do Królewca.

22 grudnia:
niem. par. **Silvia** 598 do Aabenraa,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Kopenhagi,
szw. par. **Garm** 606 do Varbergu,
niem. par. **Ragnar** 434 do Odense,
szw. par. **Munkfors** 192 do Hadsundu.

23 grudnia:
pol. par. **Robur II** 798 do Vesteras.
niem. par. **Lisbeth Zelk** 566 do Sönderborga,
niem. par. **Helene** 1 324 do Kopenhagi,
niem. par. **Industria** 1 277 doGefle,
szw. par. **Amazone** 378 do Aarhus,
niem. par. **Marianne** 472 do Kłajpedy,
szw. par. **Ingarö** 1 138 do Sztokholmu.

24 grudnia:
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
niem. żagl. z mot. **Erick Arnholz** 108 do Bogense,
norw. par. **Erling Lindoe** 751 do Stavangeru,
duń. żagl. **Heimdal** 184 do Halstadu.
szw. par. **Kjell** 687 do Sztokholmu,
norw. par. **Orania** 696 do Oslo,
norw. par. **Rosafred** 200 do Sarpsborga.

25 grudnia:
pol. licht. **Bronek** 373 do Nyköbingu,
pol. licht. **Bolek** 369 do Nyköbingu,
norw. par. **Gunnar** 714 do Odense,
szw. par. **Gusten** 353 do Dollarö.

27 grudnia:
szw. par. **Gudrun** 452 do Trelleborga,
szw. par. **Fryken** 819 do Vejle.

28 grudnia:
łot. par. **Balva** 1 345 do Rygi,
duń. par. **Frieda** 1 270 do Gotegorga,
szw. par. **Ossian** 894 do Korsöru,
fr. par. **Depute Georges Chaigue** 1 182 do Rouen,
łot. par. **Viesturs** 338 do Ckive,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Aarhus,
szw. par **Gylsboda** 134 do Nykjöbingu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 99 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

18 grudnia:
niem. par. **Eduard** 574 do Rotterdamu.
19 grudnia:
niem. par. **Danzig** 575 do Amsterdamu.
21 grudnia:
niem. licht. **Mathias** 561 i
niem. licht. **Helene** 568 do Swinoujścia,
niem. par. **Karl Leonhard** 1 672 do Sfaxu.
duń. par. **Borghild** 431 do Tynedocku.
23 grudnia:
niem. par. **Elsa** 355 do Londynu,
ang. par. **Carrigan Head** 2 708 do Belfastu,
duń. par. **Danevirke** 695 do Londynu.
24 grudnia:
niem. licht. **Rhein** 646
niem. licht **Main** 645 do Amsterdamu.
25 grudnia:
niem. mot. **Hermann Bohnekamp** 582 do Sunderlandu.
27 grudnia:
duń. par. **Holland** 720 do Londynu.
28 grudnia:
niem. par. **Helga Ferdinand** 1 333 do Prestonu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 50 700 m³ drzewa.

Wywózpolskiego cukru przez port gdański.

19 grudnia:
niem. parż **Stella** 33 do Helsinforsu.
23 grudnia:
niem. par. **Siegmund** 1 084 do Rotterdamu.
24 grudnia:
niem. par. **Ymir** 2 419 do Amsterdamu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 7300 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

18 grudnia:
szw. żagl. z mot. **Hedwig** 118 z Sztokholmu.
niem. par. **August Cords** 745 z Tallinnu.
25 grudnia:
niem. par. **Iris** 180 z Kopenhagi.
26 grudnia:
niem. par. **Elbing III** 186 z Kopenhagi,
szw. mot. **Dynas III** 273 z Kopenhagi.
27 grudnia:
niem. par. **Carl** 166 z Aarhus.
28 grudnia:
niem. par. **Anni Ahrens** 554 z Londynu.

Statki powyższe przywiozły łącznie 5 100 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

21 grudnia:
norw. par. Kis 734 z Odda.

Statek powyższy przywiózł 1 600 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

22 grudnia:
łot. par. Kalpaks 1 187 z Gandawy.

Statek powyższy przywiózł 2 800 t. fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

18 grudnia:
ang. par.**Edmee** 305 z Lipawy,
niem. par. **Vineta** 299 z Szczecina,
ang. par. **Smoleńsk** 1 534 do Londynu (i z pas.).
19 grudnia:
fr. par. **Chateau Lafite** 1 284 z Bordeaux,
niem. par. **Alexandra** 438 z Szczecina,
fsk. par. **Poseidon** 408 z Helsingforsu,
szw. par. **Rurik** 247 z Sztokholmu,
ang. par. **Carrigan Head** 2 708 z Rygi,
niem. par **Saturn** 154 z Flensborga,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 z Kopenhagi (i z pas.).
20 grudnia:
niem. par. **Reval** 575 z Lubeki,
ang. par. **Baltriger** 658 z Londynu (i z pas.),
niem. par. **Käte** 303 z Hamburga,
niem. par. **Eberhard** 338 z Hamburga.
21 grudnia:
ang. p. **Kovno** 1 477 z Hullu (i z pas.).
22 grudnia:
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi,
norw. par. **Bomma** 461 z Oslo,
duń. par. **Tomsk** 945 z Liverpoolu.
23 grudnia:
gd. par. **Weichsel** 602 z Hambruga,
ang. par. **Baltriger** 658 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. **Orlando** 628 z Rotterdamu.
24 grudnia:
niem. par. **Aeolus** 356 z Lipawy,
niem. par. **Electra** 349 z Bremy,
duń. par. **Polonia** 4 519 z Nowego Yorku (i z pas.),
szw. par. **Iris** 169 z Göteborga,
duń. par. **Niord** 283 z Aarhus.
niem. par. **Orest** 382 z Rotterdamu.
25 grudnia:
niem. p. **Helene Russ 576** z Hamburga.
26 grudnia:
niem. par. **Stern** 905 z Antwerpji,
niem. par. **Lothar** 257 z Hamburga.
27 grudnia:
niem. par. **Pallas** 370 z Kolonii,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Norrköpingu,
hld. par. **Uroteus** 605 z Amsterdamu.
28 grudnia:
szw.. par. **Blanche** 210 z Kłajpedy.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

18 grudnia:
niem. par. **St. Lorenz** 343 do Rygi,
fsk. par. **Equator** 2 652 do Santos (i z cementem).
19 grudnia:
ang. par. **Edmee** 305 do Londynu.
20 grudnia:
niem. par. **Holstein** 478 do Antwerpji.
21 grudnia:
niem. par. **Saturn** 154 do Królewca,
ang. par. **Baltriger** 658 do Lipawy (i z pas),
fsk. par. **Poseidon** 408 do Helsingforsu,
duń. par. **Katholm** 877 do Liverpoolu,
niem. par. Vineta 299 do Szczecina,
niem. par. **Alexandra** 438 do Szczecina,
szw. par. **Themis** 383 do Goteborga.
22 grudnia:
niem. p. **Marienburg** 678 do Królewca,
duń. par. **Niels Ebbesen** 382 do Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. **Bussard** 568 do Antwerpji,
gd. par. **Oberpräs. Delbrück** 620 do Antwerpji,
fr. par. **Chateau Lafite** 1 284 do Królewca,
niem. par. **Egeria** 382 do Rotterdamu,
szw. par. **Rurik** 247 do Sztokholmu.
niem. par. **Gerda Kunstmann** 320 do Odense.
23 grudnia:
ang. par. **Smolensk** 1 534 do Londynu (i z pas.).

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie listopada.

(w tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 95 072, sól 15, parafina 555, cement 4 928, oleje 525, soda 441.

Prod. roślinne: jęczmień 3 320, owies 1,50, ow. strączkowe 335, mączka kartoflana 102, cukier sur. 4 759, rafinada 1 231, pasza dla bydła 99. otręby 50, drzewo 45 888, koniczyna 430, rzepak 200, smoła drzewna 115.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 19, skóry 40.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 7 850, kamienie 1 330, ruda żelazna 9 890, żelazo sur. 55, żelazo i stal 75, złom 13 406.

Prod. roślinne: pszenica 1 267, ryż 390, mąka pszenna 913, żywica i kalafonja 244, oleje 939, ekstrakty garbnikowe 28, bawełna 23.

Prod. zwierzęce: smalec 213, śledzie sol. 6 911, tłuszcze 185, skóry sol. 140, wełna 69.



Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
26. 12.	„ Londynu	„ Londynu	30. 12.	Tasso	Un. Baltic Corp.
27. 12.	„ Hull	„ Hull	30. 12.	Kolpino	Ellerman i Wilson
2. 1.	„ Londynu	„ Londynu	6. 1.	Smolensk	„
3. 1.	„ Hull	„ Hull	6. 1.	Kowno	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
31. 12.	z Le Havre	do Le Havre	31. 12.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukazał się drukiem

(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"

TCZEW, ulica Strzelecka 5.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.